Konto P. K. O. 180.374. Opłata pocztowa uiszczona gotówką



DROGOWIEC

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO PRACOWNIKÓW DRÓG KOŁOWYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ IM. MARSZAŁKA JÓZEFA PIŁSUDSKIEGO

Nr. 6 (40) CZERWIEC 1937 R. ROK V.

WIERZYMY

Spokojne, rozważne i przemyślane posunięcia Związków Zawodowych zawsze mogą liczyć na poparcie czvnnikow miarodajnych.

Niewątpliwie i tak jest i tak będzie w naszej Organizacji Zawodowej. VIII Walny Zjazd Delegatów powziął szereg uchwał i dezyderatów, w szczególności w sprawie podwyższenia niesłychanie niskich poborów pracowników drogowych i precz nieuregulowaną i nie unormowaną kwestię umundurowania.

Wagą tych uchwał była rzeczowa dyskusja, naprawdę! pozbawiona gadulstwa demagogii. Wagą tych uchwał, to spokojne, rzeczowe omawianie kwestii doprawdy bolącej i palącej; boć przecież nikogo przekonywać nie będziemy, że istotnie płace pracowników drogowych są poniżej wszelkiego minimum egzystencji. Zagadnienie więc sprowadza się nie do przekonania kogoś, że jest źle, ale do przekonania jak złemu zaradzić.

I my drogowcy zdajemy sobie dokładnie; więcej jak dokładnie sprawę z tego, że istotnie problem płac na odcinku drogowym nie jest łatwy do rozwiązania. Chcemy aby nas zrozumiano, że my zagadnień złożonych, skombinowanych zazębiających się o szereg kwestii, o budżety samorządowe i t. d. nie upraszczamy, ani nie myślimy, że za jednym magicznym posunięciem ręki z za biurka, wszystko będzie załatwione, pomyślnie, rozwiązane ku zadowoleniu wszystkich pracowników drogowych.

My drogowcy zrzeszający w swych szeregach cirka 80% pracowników fizycznych — dróżników nie myślimy, a jako Organizacja Zawodowa nie wychowujemy tak swych ludzi, aby potrafili głośno Krzyczeć **„Dajcie“** Nie!!. po stokroc nie!!!

Ale z drugiej strony mamy i prawo i obowiązek zwrócić uwagę czynników rządowych, że w/g naszego zrozumienia, w/g naszego głębokiego zastanowienia i przemyślenia bez cienia egoizmu naprawdę jaknajobiektywniej, rozumując pracownicy drogowi są wynagradzani poniżej i jeszcze raz poniżej minimum egzystencji!!.

I to gorzej i to daleko gorzej niż równorzędni funkcjonariusze w służbie państwowej. To też Zarząd Główny naszego Związku wypełniając wolę VIII Walnego Zjazdu od 4 tygodni zabiega usilnie o audiencję u Pana Premiera Gen. Sławoj Składkowskiego celem osobistego, a ustnego przedstawienia tych dezyderatów i bolączek, które Walny Zjazd zakwalifikował, jako „sprawy pilne“.

Koledzy, tą drogą apelujemy o spokój, o całkowite i bez reszty zaufanie do własnej organizacji abyście z kompletnym zaufaniem powierzyli swój los swym władzom.

My zaś ze swej strony nie wątpimy, ani na chwilę, że wspomnianą audiencję otrzymamy, że ze strony czynników miarodajnych, a więc w konkretnym wypadku ze strony Pana Premiera Generała Brygady Sławoj-Składkowskiego spotka nas całkowite zrozumienie, i wypośrodkowanie takiej linii postępowania, które nie naruszając gospodarczo-finansowych potrzebPaństwa, nie będzie szło w kierunku dolnej—dolnej nędzy i jeszcze raz nędzy pracownika drogowego.

(—) REDAKCJA

Koledzy

Stosując się do dyspozycji VIII Walnego Zjazdu w sprawie delegacji do Pana Prezesa Rady Ministrów, Gen. Sławoj-Składkowskiego o podwyższenie pensji oraz umundurowanie, memoriał jest złożony i czekamy tylko na odpowiedź Pana Premiera. Będąc w Warszawie w dniu 14 czerwca r. b. byłem z P. Kierownikiem biura Zarządu Głównego w Prezydium Rady Ministrów i kazano nam na odpowiedź zaczekać kilka dni, gdyż P. Premiera niema.

Koledzy. Staramy się o poprawę Waszego bytu całą siłą, lecz i Wy musicie do tego dopomóc. Pomoc Wasza — to płacenie regularne składek członkowskich, które nie wiem dlaczego, wpływają bardzo słabo. Dochodzi do tego, że nie mówiąc już o niemożności zapłacenia w terminie pensji personelu i komornego biura Zarządu Głównego, nie ma często pieniędzy na opłacenie kosztów porta wysyłanej korespondencji bieżącej.

Zwracam się przeto do Was Koledzy z prośbą, byście akuratnie płacili składki członkowskie i nie narażali nas na wstyd, że Związek Zawodowy Pracowników Dróg Kołowych R. P. im. Marszałka J. Piłsudskiego, liczący 5000 członków jest niewypłacalny.

O poprawie Waszego bytu usłyszycie wkrótce, a wtenczas ocenicie pracę Zarządu Głównego

Bohdan Ruszkowski
dróżnik
vice-prezes Zarządu Głównego

Paradoksy drogowe

Przyglądając się bliżej zagadnieniom drogowym u nas przychodzimy mimowoli do wniosku, że u samych podstaw tej sprawy tkwi cały szereg nieporozumień. Dzieje rozwoju kultury i cywilizacji są ściśle związane z dziejami rozwoju komunikacji. W okresie gdy ludzie nie umieli jeszcze budować dobrych dróg lądowych postęp cywilizacji najpierw można było zaobserwować wzdłuż szlaków wodnych. Rozwój kulturalny Grecji starożytnej uwarunkowany był przedewszystkim dogodnością komunikacji wodnej dokoła połwyspu, posiadającego niezliczoną ilość zatok, przylądków i dogodnych dla lądowania punktów na wybrzeżu.

Kultura europejska powstała na brzegach morza Śródziemnego i następnie przenikała stopniowo wgłąb lądu z biegiem większych rzek, najdogodniejszych dróg komunikacji ówczesnej. Ta ścisła łączność postępu kultury z rozwojem komunikacji stwierdza, że zagadnienie drogowe stanowi niezmiernie ważny czynnik rozwoju narodów i państw. Przy podboju Abisynii Włochy zaczęły od budowy dróg i usprawnienia komunikacji w podbitym kraju, wiedząc, że bez dobrych dróg administrowanie i zagospodarowanie ogromnego terytorium byłoby niemożliwe. Droga jest potrzebna człowiekowi jak powietrze, słońce, woda i żywność. Twierdzenie to nie wymaga argumentów. A jednak społeczeństwo nasze nie chce, czy nie może tego zrozumieć i patrzy na sprawy drogowe zupełnie obojętnie.

Mówi się i pisze dużo o motoryzacji, ale proszę powiedzieć, czy nasze wołanie o nabycie pojazdów mechanicznych i o motoryzację nie są trochę podobne do namawiania rządu szwajcarskiego do rozbudowy floty morskiej a murzynów afrykańskich do nabywania futer. Co mi tam po samochodzie woła niejeden obywatel, gdy nie będę mógł nie tylko nim jeździć, ale nawet go do domu zaprowadzić z braku dróg. A więc hasło motoryzacji powinno być poprzedzone hasłem budowy dróg. Budować, budować i jeszcze raz budować i ulepszać, a motoryzacja sama przyjdzie bez nawoływania, bez propagandy, żywiołowo i samorzutnie. Tymczasem mówimy, że na budowę nie ma środków, że brakuje nam nawet na utrzymanie stanu posiadania, że budowa nowych, renowacja i ulepszenie istniejących dróg stanowią zaledwie część tego, co się zużywa w ciągu tegoż okresu.

A więc cofamy się. Przecież pieniądze wydane na drogi nie wyjdą z kraju, wrócą do skarbu państwa w postaci podatków; do kieszeni kupców i przemysłowców w postaci obniżenia kosztów transportu i zwiększenia konsumcji; do kieszeni rolników i robotników w postaci zarobków przy robotach drogowych. Chodzi tylko o to, aby potrzebne kapitały uruchomić, nadać im rozpęd, a koło będzie obracało się i przy tym obrocie będzie tworzyło nowe kapitały w postaci dróg i rozwoju gospodarczego.

Chcemy motoryzacji, ale nie mamy dobrych dróg; chcemy dobrych dróg ale nie mamy pieniędzy; mielibyśmy pieniądze, gdyby rozwinęła się motoryzacja; to jest jakieś wielkie nieporozumienie.

A teraz drugie wielkie nieporozumienie. W całym świecie cywilizowanym uważa sę, że budowa i utrzymanie dróg przy obecnych warunkach komunikacyjnych stanowi pewien fach, którego trzeba się wpierw nauczyć. Istnieją wydziały inżynierii lądowej na politechnikach, są szkoły techniczne drogowe, w Paryżu jest nawet specjalna wyższa uczelnia drogowa. A jednak decyzje w sprawie, co budować, kiedy budować, gdzie budować a nawet niestety czasem jak budować, uzależnione są od ludzi bardzo luźny związek z fachem drogowym mających. W mniejszym zakresie niekiedy kwestia budowy drogi uzależniona jest od zdania wpływowego członka Rady Gminnej. W dużej ilości powiatów Przewodniczący Wydziału Powiatowego sprawuje faktycznie funkcję Kierownika Zarządu Drogowego. Kierownik zaś całą swoją energię zużywa na udowodnienie Panu Przewodniczącemu, że wykonanie niektórych zarządzeń byłoby niecelowe, natomiast pewne zarządzenia powinny być wydane i środki na wykonanie pewnych robót powinny się znaleść. Takie postawienie sprawy wywiera wpływ ujemny na całość gospodarki drogowej i powoduje powstawanie różnych paradoksalnych zjawisk w rodzaju luksusowych odcinków dróg, na których cały ruch samochodowy składa się z inspekcyjnych objazdów Pana Starosty i Pana Inżyniera, gdyż inne samochody z za granic powiatu mogłyby się tam dostać jedynie koleją.

W obecnych ciężkich kryzysowych czasach energia inżynierów drogowych skierowana jest ku wynalezieniu środków na cele drogowe w postaci gotówki, mąki, żyta, zaległych podatków, szarwarków i t. p. Wykonanie prac technicznych i prowadzenie robót obciąża obecnie personel pomocniczy. Ta okoliczność wymaga wysokich kwalifikacyj techników i drogomistrzów. Natomiast wymaganie wysokich kwalifikacyj powinno iść w parze z odpowiednio wysokim wynagrodzeniem. Ale tu znowu nieporozumienie. Zdaniem niektórych administratorów w obecnych czasach można znaleźć technika nawet za 100 zł. miesięcznie i z tego powodu posada płatna w wysokości 150 — 200 zł. miesięcznie stanowi już luksus. Owszem można znaleźć i za 100 zł., ale też można znaleść i prawnika za 100 zł., więc dlaczegóż żadnemu sędziemu lub prokuratorowi nikt nie zaproponuje poborów 150 — 200 złotych?

Obecnie nawet dróżnik powinien posiadać pewne minimum fachowości. Inaczej będzie z niego dróżnik od siedmiu boleści.

Dla czegóż więc każdy zbankrutowany kupiec, niedołężny buchalter, zdyskwalifikowany ogrodnik pcha się na posadę drogomistrza i nawet bywa przyjęty. Każdy robotnik lub rolnik względnie mieszczuch bez zajęcia, który miał okazję przejechać 20 km. autobusem po szosie uważa się za znawcę prac drogowych i z czystym sumieniem obejmuje posadę dróżnika. To jest też nieporozumienie. Przecież każdy zdrowy na umyśle człowiek odrazu przyzna, że „koń by się uśmiał", gdyby sędzia wydał lekarzowi zarządzenie, czy, kiedy i jak należy dokonać operacji chirurgicznej, gdyby fryzjera postawiono do pielęgnowania ogrodu owocowego, dróżnika zrobili kucharzem na okręcie, a malarzowi kazali dopilnować obory. Dlaczego kucharz okrętowy może być dróżnikiem a pan dziedzic z „Pipidówki" może decydować, że na danym odcinku należy ułożyć bruk, a do tej szabrówki nie potrzeba podkładu kamiennego?

Czyżby wszystkie te i jeszcze cały szereg innych paradoksów i nieporozumień nie były przez społeczeństwo zauważone i nie dałyby się usunąć. Pieniądze na budowę i konserwację dróg muszą się znaleść, bo nastąpi katastrofa. Gospodarka drogowa powinna być w ręku fachowców i tylko fachowców. Personel techniczny powinien posiadać odpowiednie kwalifikacje i odpowiednio do kwalifikacyj wynagrodzenie. Służba liniowa powinna być fachowa i odpowiedzialna za swoje czynności. Dróżników należy przeegzaminować i ten, który nie złoży eyzaminu może być jedynie robotnikiem stałym, ten zaś który będzie odpowiadał wszelkim wymaganiom powinien być zaprzysiężony, umundurowany, stabilizowany i odpowiednio uposażony. Wtenczas nie będzie tylu nieporozumień.

B. Zacharow.

Zadania Pracowników Drogowych w współczesnej pracy społeczno-gospodarczej

Z przyczyn niezależnych od Zarządu Głównego w numerze poprzednim „Drogowca" ukazał się zniekształcony artykuł kol. techn. Wł. Stolarskiego p. t. „Zadania pracowników drogowych". Obecnie podajemy poniżej pełny artykuł tegoż autora.

REDAKCJA.

Okres doby współczesnej cechuje specjalna tendencja do zmian ustrojowych wszelkich ognisk pracy zbiorowej, a szczegónie wśród organizacyj i instytucyj o szerszym zakresie działania.

Jest to wynikiem zasadniczych zmian, jakie stale zachodzą wskutek ogólnego podniesienia się stanu kutluralnego społeczeństwa, związanego z postępem cywilizacji.

Nowoczesne warunki bytowania zmieniły zasadniczo stosunek poszczególnych grup zawodowych do całego społeczeństwa.

Ponadto środki komunikacyjno - łącznikowe jakimi są obecnie prasa, radio, lokomocja samochodowa i szalony rozwój życia zbiorowego, powodują ciągłe zespalanie interesów poszczególnych grup społecznych w jedną całość.

I odwrotnie — ogólne dobro społeczne jest obecnie całkowicie uzależnione od wyników pracy poszczególnych grup zawodowych, a przede wszystkim grup pracowniczych.

Grupa pracownicza, która niedocenia tych zasadniczych warunków i nie umie wyciągnąć z tąd odpowiednich wniosków, oraz nie usiłuje podnieść się do ogólnego poziomu życia zbiorowego, nie tylko marnuje drogocenny czas, nietylko wyrządza sobie znaczne szkody, lecz również hamuje ogólny rozwój dobra społecznego.

Obserwujemy bowiem, nietylko zagranica ale również i u nas, duże wysiłki dostosowania metod pracy zbiorowej do nowoczesnych warunków społeczno - gospodarczych.

Możemy wziąć za przykład intensywną pracę społeczno - zawodową wśród pracowników kolejowych, pocztowych, samorządu miejskiego, gminnego i innych.

Wszędzie widzimy widoczne oznaki pozytywnych wyników tej pracy, niewyłączając wpływu na poprawę bytu materialnego.

Zobaczymy obecnie jak sprawa ta przedstawia się na terenie licznego odłamu pracowników drogowych, stanowiących zupełnie odrębną grupę pracowniczą, obsługującą tak ważną dziedzinę życia gospodarczego, jaką są arterie dróg bitych, która choć ma po za sobą dodatnie wyniki swej pracy zawodowej, lecz wyniki te w porównaniu do ogólnego naszego dorobku ekonomicznego i do naszych warunków rozwojowych są stosunkowo niewielkie.

Jeżeli uwzględnimy przy tym niebywałe dotychczas tempo rozbudowy dróg bitych u naszych sąsiadów i nieodłączne tam zjawisko wzrostu motoryzacji, dojdziemy do wniosku, że nasze poczynania i rezultaty nie odpowiadają nakazom doby współczesnej.

Nie potrzeba tu przytaczać liczb, są one aż nadto nam znane, chodzi tu raczej o ujawnienie właściwej przyczyny naszych niedomagań w tej dziedzinie.

Na tego rodzaju krytykę, zawsze spotkamy się z argumentacją, że jesteśmy w gorszym położeniu od naszych sąsiadów, bowiem nie mamy dużych zasobów finansowych i materialnych, że okres okupacji zaborczej zahamował nasz rozwój ekonomiczny.

Są to momenty, które częściowo nas usprawiedliwiają, bowiem przyznać należy, że okoliczności powyższe nie stanowią zasadniczych trudności rozwojowych.

Ekspansja gospodarcza nie jest uzależniona tylko od środków finansowych i od „zesłanych" nam wielkich ekonomistów.

Właśnie dlatego, że trudno nam było o wodzów gospodarczych, dążyć winniśmy, aby dana gałąź życia ekonomicznego, jak w tym wypadku gospodarka drogowa, była należycie opanowana przez właściwych budowniczych tego resortu, jakimi jest administracja drogowa pierwszej instancji, która musi być w stałym kontakcie z ogółem społeczeństwa.

Dlaczego właśnie ta komórka administracji drogowej czyli Powiatowe Zarządy Drogowe posiadają tak duży wpływ na ogólny stan gospodarki drogowej, szczególnie od chwili zlikwidowania Ministerstwa Robót Publicznych, dowodzą niżej podane motywy.

Każdy rozbudowany aparat administracyjny wtedy wywiązuje się należycie ze swych zadań, gdy naczelne jego kierownictwo i organy pomocnicze znają dokładnie warunki lokalne poszczególnych dzielnic, wśród których zostają realizowane ich programy prac zasadniczych.

I odwrotnie — dokładna znajomość bieżących zjawisk gospodarczych w terenie decyduje o właściwym nastawieniu dalszych zamierzeń.

Sprawy drogowe, włączone do resortu Ministerstwa Komunikacji są podporządkowane interesom kolejnictwa i traktowane tam są ubocznie, wskutek czego sprawy te nie znajdują właściwego rozwiązania, o skali odpowiadającej ich znaczeniu w życiu gospodarczym.

A teraz zobaczymy, jak się przedstawia struktura administracji drogowej na rozpiętości trzech instancji.

Departament Dróg Kołowych przy Ministerstwie Komunikacji jako źródło ogólnej polityki drogowej ,zresztą o skromnym ilościowo składzie personalnym, jest przeciążony sprawami natury ogólnej, przy czym skomplikowany system biurokratyzmu, pochłania tam dużą część czasu na pracę sprawozdawczo - statystyczną, na niekorzyść spraw ogólno-finansowych, organizacyjno-technicznych i kontrolnych w terenie.

Druga instancja — Oddziały Drogowe przy Wydziałach Komunikacyjno-Budowlanych Urzędów Wojewódzkich, spełniają właściwie role rozdzielczo - łącznikową między I i III instancją, w warunkach jak podano powyżej, przy czym tutaj jeszcze więcej uwydatnia się szkodliwa strona rozbudowanego biurokratyzmu.

Wiele spraw dałoby się uprościć i przekazać kompetencji pierwszej instancji czyli Powiatowym Zarządom Drogowym.

Pierwsza instancja administracji drogowej— Powiatowe Zarządy Drogowe przy Wydziałach Powiatowych, są przykładem najwięcej różnorodnych form organizacyjnych instytucji publicznej o dużym znaczeniu społeczno - gospodarczym, gdzie skład personalny, organizacja wewnętrzna i rezultat prac zależą głównie od inicjatywy kierowników zarządów drogowych i właściwego nastawienia Przewodniczących Wydziałów Powiatowych.

Nic więc dziwnego, że w takich warunkach trudno dopatrzeć się jednolitych metod gospodarki drogowej w tej instytucji, która dzięki swemu znaczeniu, w głównej mierze decyduje o ogólnym dorobku w dziedzinie rozbudowy dróg i więcej lub mniej właściwym ich utrzymaniu.

Trzeba przyznać, bardzo ważną sprawą jest polityka finansowa Wydziałów Powiatowych w

odniesieniu do wydatków drogowych. Należy jednak zaznaczyć, że Kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego, jako jeden z najważniejszych referentów Wydziału Powiatowego, może wywierać na tę politykę wpływ, zależnie od atutów jakimi umie i może rozporządzać.

Jednak kierownik Powiatowego Zarządu Drogowego, nie może osobiście załatwić wszystkich spraw wchodzących w skład prac pierwszej instancji administracji drogowej.

Potrzebuje on odpowiedniego zespołu podległych mu współpracowników, zapoznanych dokładnie z obowiązkami i metodami pracy, szczególnie w tej bardzo skomplikowanej dziedzinie.

Charakterystykę zespołu tych pracowników omówimy później.

Z własnej praktyki doświadczamy, że całokształt gospodarki drogowej składa się z elementów poszczególnych działów pracy, których zastosowanie odbywa się przeważnie w obrębie poszczególnych powiatów pod kierunkiem zarządów drogowych.

Tak przy budowie autostrady, jak i przy utrzymaniu zwykłych dróg tłuczniowych, wszędzie sprawdzianem należytej organizacji i postępu robót, będzie jakość aparatu technicznego Powiatowych Zarządów Drogowych.

Czynniki decydujące za mało dotychczas przykładały starań do należytego ujęcia tej sprawy.

Nigdzie więcej nie można spotkać tak przypadkowego i często niewłaściwego doboru personelu jak w pierwszej instancji administracji drogowej i to nietylko wśród pracowników pomocniczych, ale nawet na stanowiskach kierowniczych.

Przeciętny skład ilościowy personelu powiatowych zarządów drogowych jest stosunkowo mały, jeżeli weźmiemy pd uwagę wysokość sum wydatków drogowych i skomplikowany system biurokratyczny, w porównaniu do innych instytucji publicznych.

Roczne budżety drogowe w poszczególnych powiatach wahają się od 400 — 800 tysięcy złotych, łącznie ze świadczeniami w naturze, przy stanie trzech lub czterech pracowników biurowych i takiej ilości drogomistrzów, których koszt utrzymania stanowi zaledwie około 5% ogólnej wysokości budżetu.

W tych warunkach pracownicy drogowi są mocno przeciążeni, co ujemnie wpływa na jakość pracy, utrudnia wyzyskanie zdolniejszych jednostek do pracy twórczo-organizacyjnej, która w pierwszym rzędzie winna postępować od dołu aż do trzeciej instancji w zwyż.

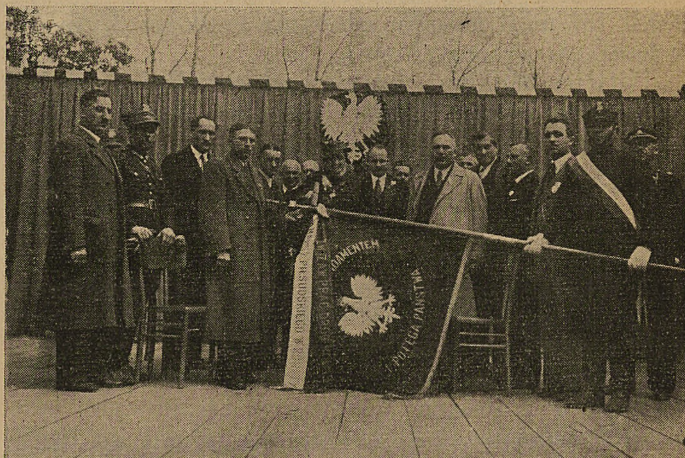
Objawem, jaki się spotyka wśród znacznej części pracowników drogowych, jest aspołeczne nastawienie do obowiązków ogólnych i służbowych, których charakter wyraźnie wskazuje, że takie postępowanie jest szkodliwe dla dobra ogólnego.

Z nastawienia tego wynika szablonowe załatwianie przydzielonych spraw, bez opanowania zasadniczej myśli przewodniej, brak krytycznych rozważań przy sprawach więcej skomplikowanych, oraz brak spoistości wewnętrzno-organizacyjnej, opartej na wzajemnej życzliwości i zaufaniu.

Obecne warunki socjalno-społeczne, nakazujące konieczność współpracy całego społeczeństwa dla dobra Państwa, wyraźnie podkreślają ujemną stronę tych objawów, pozostałych jeszcze z okresu zaborczego, szczególnie wśród starszego pokolenia.

Pracownicy drogowi nie powinni się dzielić na trzy lub cztery grupy obojętne i obce dla siebie, jak inżynierowie, technicy, drogomistrze i dróżnicy, które odnoszą się wzajemnie z rezerwą i nieufnością.

Scena wbijania gwoździ do ufundowanego Sztandaru przez Oddział Związku w Rohatynie.



Stoją od lewej ku prawej: Prezes Zw. Inwalidów Rzp. P. Kuśnierz, Przedstawiciel Zw. Rezerwistów P. Cymbalista, Inspektor samorząd. Powiat. P. Michał Hołup, Referent oświatowy Związku, kier. szkoły powsz. p. Tadeusz Napiórkowski (trzymający głowicę sztandaru) za nim inż. Janikowski Wiktor, Pani Starościna Kazimiere Janecka wbija gwóźdź w imieniu Zw. Obyw. Kobiet, obok Pan Dr. Gustaw Janecki, Starosta Powiatowy, Sekretarz Wydz. Pow. P. Tadeusz Życzyński, za nim Kierownik P. Z. Dr. Inż. Stanisław Rzewuski, obok Prezydent Król. Miasta Rohatyna P. Kościówko, Rachmistrz Wydz. Pow. P. Kostyrka, sztandarowy, dróżnik Mycyk, z tyłu Prezes Och. Straży Poż., Dr. Runge.

Dodatnie wyniki pracy zawodowej powstają przy odpowiednim nastawieniu społecznym, w atmosferze solidarnych wysiłków całego zespołu pracowników drogowych, związanych ze sobą wzajemnym zaufaniem i życzliwością, po dokładnym, wspólnym poznaniu najlepszych metod działania, w drodze wymiany swych spostrzeżeń i wniosków.

Doskonała współpraca pracowników drogowych, szczególnie w pierwszej instancji, w warunkach podanych powyżej, zmieni zasadniczo całokształt struktury organizacyjnej gospodarki drogowej i wpłynie na sprawne jej działanie.

W jaki sposób można przyczynić się do wytworzenia tych korzystnych warunków, podamy niżej.

W wytycznych ogólnej polityki drogowej, zamało są uwzględnione wnioski zebrane z wypośrodkowanej opinii pierwszej instancji administracji drogowej. W dodatku, warunki opisane wyżej utrudniają tworzeniu się takiej opinii ze względów zupełnie zrozumiałych.

Powiatowe Zarządy Drogowe, oparte w swej

pracy na nieodpowiednio dobranym personelu i pozostającym bez wpływu społeczno - wychowawczego, nie mogą być wyrazicielem tej opinii ujętej na należytym poziomie.

Za przykład mogą tu nam posłużyć Kongresy Drogowe, gdzie na obradach nie zabierali głosu „przeciętni" kierownicy zarządów drogowych, którzy są przecież głównymi reprezentantami pierwszej instancji administracji drogowej, lecz przedstawiciele specjalnych działów wyższych instancyj lub kierownicy większych robót, względnie przedstawiciele przemysłu prywatnego.

W dodatku charakter obrad nosił cechy naukowo - akademickie z małym uwzględnieniem możliwości gospodarczych wziętych z terenu bądź też miał na celu zdobycie rynków zbytu dla produkcji przemysłowej.

Potwierdzeniem braku odpowiedniej opinii pierwszej instancji jest również fakt podany poniżej.

W roku ubiegłym miał się odbyć w Warszawie Kongres Drogowy, poświęcony między innymi. Projektowi reorganizacji Powiatowych Zarządów Drogowych.

Władze naczelne doszły wreszcie do wniosku że stan dotychczasowy wpływa ujemnie na wyniki ogólne gospodarki drogowej.

Został nawet ogłoszony przez Stowarzyszenie Członków Polskich Kongresów Drogowych specjalny konkurs, z licznymi nagrodami na opracowanie 3-ch instrukcyj służbowych: dla kierowników zarządów drogowych, dla nadzorców dróg i mostów oraz dla dróżników.

Jednak do odbycia Kongresu nie doszło.

Poza trudnościami wewnętrzno - organizacyjnymi, przyczyniło się do tego małe zainteresowanie członków, głównie kierowników Zarządów Drogowych i znikoma ilość nadesłanych prac konkursowych, które miały być podstawą obrad nad projektem reorganizacji służby drogowej.

W chwili obecnej, są pewne oznaki, że sprawa ta będzie opracowana z urzędu przez Ministerstwo Komunikacji.

Zagadnienie to bardzo aktualne, nie znalazło korzystnych warunków na szerszym terenie, właśnie wśród pierwszej instancji administracji drogowej, skąd winna wyjść najlepsza inicjatywa.

Mimowoli nasuwają się tu na myśl słowa wielkiego pioniera racjonalizacji pracy, Harringtona Emersona — „Jest rzeczą bardzo trudną torować drogę nowym zasadom, kiedy jednostki, społeczeństwa i całe narody nie będąc w stanie uwolnić się od wąskiego patrzenia na rzeczy, niezwłocznie przychodzą do wniosku, że jest to zamach na ich wiedzę i umiejętność".

Tak i w danym wypadku, widocznie strony zainteresowane, wolały uznać obecny stan za wystarczający w ich warunkach pracy i nie umiały podnieść się do wymagań doby współczesnej.

Znowu możemy tu dopatrzyć się braku czynnika społecznego, który zawsze powoduje zmiany rozwojowe wśród narodów.

Tylko przez rzetelną pracę społeczno-zawodową, podniesiemy naszą gospodarkę do poziomu odpowiadającego naszej państwowości, dla zapewnienia obronności kraju.

Logiczny wniosek, że dążyć winniśmy do rozbudzenia pracy społecznej wśród pracowników drogowych i wytworzenia korzystnych do tego warunków.

Obserwujemy bowiem zjawisko, że w dzielnicach naszego kraju, gdzie ten punkt widzenia jest jednym z ważnych czynników pracy zawodowej, tam zawsze spotkamy większe jej rezultaty.

Można to uczynić przede wszystkim, przez konsolidację wszystkich pracowników drogowych, umysłowych i fizycznych, na płaszczyźnie ogólno - społecznej, wzorem innych grup pracowniczych.

W chwili obecnej jest ta sprawa znacznie ułatwiona, bowiem posiadamy już podstawy pracy organizacyjnej, w postaci ogólno-polskiego Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych Rzeczypospolitej Polskiej, liczącego już przeszło 5000 członków na różnych stanowiskach, jak inżynierów, techników, pracowników biurowych, drogomistrzów i dróżników, skupionych w 140 oddziałach na całym obszarze naszego kraju.

Praca tego Związku, wolno, lecz systematycznie rozwija się pomyślnie, mimo wielu trudności, nawet ze strony najwięcej zainteresowanych, którzy nie doceniają jeszcze znaczenia konsolidacji społecznej.

Do tych właśnie pracowników i to w znacznej części umysłowych należy się zwrócić z wezwaniem o współpracę, gdyż nie możemy zadawalniać się znośnymi warunkami własnej egzystencji, gdy nadszedł czas na ogólny wysiłek całego społeczeństwa dla podniesienia wyżej, naszej gospodarki drogowej.

Musimy wreszcie nauczyć się patrzeć szerzej, poza sferę interesów osobistych, poznać warunki pracy innych, aby przez wzajemne scharmonizowanie obrotów wszystkich kół i kółek machiny administracji drogowej, uzyskać lepsze rezultaty swej pracy.

Jak już było wspomniane, obecnie przystępuje się do rekonstrukcji kółek pierwszej instancji administracji drogowej, które uruchamiają bezpośrednio lokalne warsztaty gospodarczo-inwestycyjne.

Korzystniej będzie, gdy wszyscy pracownicy Powiatowych Zarządów Drogowych, będą mieli wpływ na kształtowanie się decyzji władz naczelnych w tej sprawie, o ile zrozumieją doniosłe tego znaczenie i będą wyrazicielami jednolitej opinii, zgrupowani we własnej organizacji społeczno-zawodowej.

Zrzeszeni pracownicy Powiatowych Zarządów Drogowych, o zdecydowanym nastawieniu społecznym państwowo-twórczym i znający najlepiej swe obowiązki oraz trudności pracy służbowej, winni wnieść swoje tezy do prac reorganizacyjnych służby drogowej, przy szczególnym uwzględnieniu doniosłej roli średniego stanu technicznego, zgodnie z bieżącymi możliwościami natury finansowo-gospodarczej, mając na względzie szybkie podniesienie sprawności komunikacyjnej dla celów obrony Państwa.

techn. **Władysław Stolarski.**

WYKAZ WPŁAT ODDZIAŁOW od 1.I.37 do 31.V.37

	SKŁADKI ZA				
	I	II	III	IV	V
Augustów		12.—	19.80	10.50	
Brody	14.—		28.—	14.—	14.—
Brześć n/B	109.90		68.10	41.30	38.60
Brzeziny	3.—				
Brzozów	11.20	23.10	22.50		
Bóbrka					
Bydgoszcz	24.50		40.—	35.70	16.10
Brzesko					
Brzeżany					
Białystok		32.20	96.40		59.50
Baranowicze	14.70	14.—	15.40		14.70
Będzin					
Biała Krak.			112.20		
„ Podlaska					
Biłgoraj					
Bielsk Podl.	4.90		8.40	8.40	
Błonie	14.—	14.—	14.—		
Brasław					
Borszczów			23.—	12.—	
*) Brodnica					11.90
Ciechanów	21.70	21.70	33.70	21.—	21.—
Chełm Lub.		12.—	4.—	4.—	4.—
Częstochowa					
Czortków					
Chełmno		56.70	32.90	12.—	27.30
Czarnków					
Chodzież					
Chojnice					
Chrzanów					
Dąbrowa					
Dębica (Ropczyce)	109.70	33.60	40.30		49.10
Dobromil		7.—	7.—		
Drohobycz	21.—	30.80	26.40	27.30	25.90
Dolina		60.—			80.05
Drohiczyn					
Dubno			129.70		126.—
Działdowo					
Dzisna					
Gorlice					
Grójec		54.90	33.—	29.30	
Garwolin	30.—	54.30	70.—	78.40	
Grodno					
Gostyń					
Gostynin			18 20		
Gródek Jag.					
Grajewo		17.50			17.50
Horochów					
Horodenka					
Hrubieszów	8.40	10.50	10.50	12.—	14.60
Iłża					
Inowrocław					
Jarocin		17.50	26.—	28.—	28.70
Jarosław					
Jaworów					
Jędrzejów					
Jasło	3.—	18.60	92.60		
Krzemieniec					100.—
*) Koziennice					13.30
Kutno	35.—	35.—	36.—	35.—	70.—
Kołomyja				31.90	12.60
Kalisz					
Kostury					
Kartuzy					
Katowice					
Kępno					
Kielce	30.—	20.60	38.50		
Kobryń	13.30	13.30	25.30	11.20	
Kołbuszowa	11.20		11.20	17.60	
Koło	28.70	28.70	54.10	30.10	
Końskie					
Kościan					
Kościerzyna					
Kosów Poleski	12.60	11.20		16.80	14.—
Kowel	71.45	25.90			
Kraków	12.—	10.20	4.—		
Krasnystaw	40.—		12.—		
Krosno		38.10	40.90		18.90
Krotoszyn					
*) Kałusz				31.60	19.60
Leszno	15.40	9.80	22.40	10.50	
Lida			24.—		

	SKŁADKI ZA				
	I	II	III	IV	V
Limanowa					
Lipno					
Lesko					
Lubawa					
Lublin	24.50	24.50	49.—	24.=	
Luboml					
Lwów					
Lubartów		10.50	22.50	8.40	12.60
Łódź		7.70	7.—	7.70	7.—
Łęczyca	38.40	38.40	38.40		
Łuków			24.—		
Łańcut	22.40		52.—		25.20
Łomża					
Łowicz		17.50		35.—	16.80
Łuck		0.90			
Miechów	23.20	20.20	40.—	27.80	24.—
Mielec	26.60	35.—		31.40	
Międzychód		12.—	23.20		
Mińsk Maz.	25.90	25.90	75.80		25.90
Mława			35.70	12.—	44.10
*) Mogilno	1.—		3.50		
Mołodeczno		8.40	24.60		10.50
Myślenice		21.—	21.—	21.—	21.—
*) Nowy Tomyśl			20.30		30.80
Nadwórna					
Nieśwież					9.80
Nisko	27.—				
Nowogródek					
Nowy Sącz					
Nowy Targ	63.—		60.20	40.40	
Oszmiana	21.70	21.70	40.10		12.—
Oborniki					
Olkusz	50.40		71.70		
Opatów			29.40	12.—	
Opoczno					
Ostrołęka		5.70		2.40	
Ostrów Maz.	7.—	7.—	6.39	50.—	
„ Poznań.		17.50	25.20	26.60	
Pułtusk	99.50	49.10	56.10	44.80	55.—
Prużana	13.30	13.30	13.30	12.—	
Pińczów					
Pińsk	1.80				
Piotrków		38.50	76.30		39.20
Płock					
Płońsk	23.10	23.10		23.10	
Podhajce					
*) Postawy			12.60	9.80	
Przasnysz		53.70			
Przemyśl	30.10	9.80	68.30	30.—	
Przemyślany					
Przeworsk	14.—	14.—	26.70	14.70	14.70
Pszczyna					
Puławy					
Rohatyn	24.50			75.20	
Radomsko		136.—	51.20	24.10	
*) Radziechów				8.40	8.40
Radzymin	14.70	14.70			
Radzyń					
Rawa Maz.	42.—		46.20	21.—	
Rawa Ruska					
Rudki	13.30	13.30	25.30	12.60	
Równe	13.30	15.80	31.—		10.50
Rybnik					
Rypin	30.80	16.80	16.80	16.80	16.80
Rzeszów					
Święciany			3.—		
Sierpc	35.—	17.50	45.60		16.80
Stanisławów			30.—	45.—	
Stopnica		47.60	12.—	46.90	
Sanok	20.—	13.—	21.—	13.—	
Sandomierz					
Siedlce	25.20	25.20		20.—	45.50
Sępolno					
Siedliszcze					
Sieradz	112.—		74.30		
Skała					
Skierniewice					
Słonim					
Śniatyń	50.40		70 20		
Sokal	14.70	14.70	26.70	15.40	15.40

Wykaz wpłat Oddziałów od 1.I 37 do 31.V.37

	SKŁADKI ZA				
	I	II	III	IV	V
*) Sokołów podl.			20.90	10.40	9.80
Sokółka					
Starogard		153.—			
Stolin	1.50				
Stryj	15.20	15.20	35.90	13.60	
Suwałki					
Szamotuły					
Szczuczyn Nowy			100.—		
Śrem					
Świecie n/Wisłą					
Tarnobrzeg					
Tarnopol					
Tarnów					
Tłumacz	25.20	25.20		16.80	
Trembowla					
Tomaszów					
Toruń			19.60		15.40
Tuchola					
Turek					
Turka					
Wrześnja	34.10		35.90		62.—
Wilno		30.80	34.30	48.40	
Wysokie Maz.	24.50	25.90	37.20	25.90	25.90

	SKŁADKI ZA				
	I	II	III	IV	V
Wołkowysk		32.90	18.90		
Wadowice		74.90	49.80	36.60	
Warszawa			124.—		100.—
Wąbrzeźno		5.60			
Wągrowiec	43.40	35.70	33.—		54.60
Węgrów	29.40	30.80	14.70	13.30	14.70
Wieluń	46.20	42.—		86.10	
Wilejka					
Włocławek					
Włodawa	19.60	19.60	43.60	19.60	18.90
Włoszczowa			73.60	46.20	
Wolsztyn					
Wołożyn					
Wyrzysk					
Zaleszczyki					
Zamość		32.20	38.70		
Zawiercie		43.20	17.—		
Zbaraż	7.70	7.70	19.70	7.—	7.70
Zborów					
Złoczów					
Zółkiew	18.90	18.90	24.—		
Zywiec					
Rzeszow					

UWAGI: Oddział Bydgoszcz. Suma wpłat oddziału wynosi zł. 269.35 a nie 259.35 jak mylnie podano w Nr. 3 Drogowca. Niniejszy wykaz wpłat obejmuje wszelkie wpłaty dokonane przez oddziały oraz rozliczenia dokonane między Zarządem Głównym a Oddziałami.
Oddział Wieluń uznaje się kwotą Zł. 60.— przyznaną przez Zarząd Główny zgodnie z pismem Nr. 2603 oraz Oddział Jasło kwotą Zł. 20.— zgodnie z odnośną uchwałą VIII Walnego Zjazdu.
*oznacza Oddziały nowopowstałe.

Drzewa przydrożne

„Inaczej walczy żołnierz, który czuje za sobą szary piasek i ugór, inaczej zaś ten, który ma za sobą kwitnące sady, świątynie ducha ludzkiego".

Marszałek Śmigły-Rydz.

Czytając legendy i podania dowiadujemy się, że na dzisiejszych terenach naszego kraju rosły niegdyś drzewa olbrzymy tworząc puszczę trudne do przebycia. Osady i miasteczka łączyły nieliczne drożyny, po których podróżowano pieszo lub konno. Ścieżki i drogi, biegnące przez lasy w czasie deszczów były uciążliwe dla komunikacji kołowej, a w każdej porze roku niebezpieczne. Częste napady zbójców i zwierząt drapieżnych nie jednego podróżnego przed wyruszeniem w podróż napełniały strachem. Ludzie rozbudowując osady i miasta ścinali drzewa na materiał, a tereny oczyszczone z drzew przeznaczali na uprawę zbóż. Kosztem drzew jak widzimy wprowadzali ówcześni kulturę rozbudowując osiedla, budując drogi i poszerzając pola uprawne. O sadzeniu drzew przydrożnych i na większych terenach w czasie wycięcia już pewnej części lasów nawet nie myślano. Dopiero w historii 17 wieku mamy pierwsze wzmianki o przerwaniu niszczycielskich prac i o zalecaniu sadzenia drzew przy drogach. Z przepisów i sposobów sadzenia wydanych wówczas dowiadujemy się, iż polecano sadzić głównie dla upiększenia krajobrazu i ochrony zabudowań przez pożarami. Największym miłośnikiem drzew w stuleciu 17 był niewątpliwie Król Jan III. Polecał sadzić i każdą wolną chwilę w czasie odpowiednim do tego spędzał przy sadzeniu. W wieku 18 było już — podaje historia — dość dużo dróg zadrzewionych i drzewka przydrożne starannie pielęgnowano. W wieku 19 zadrzewiano drogi w dalszym ciągu i z większym zrozumieniem. Wydano również sporo ustaw i przepisów nakazujących i pouczających zadrzewiać drogi.

Nawet Napoleon — ten „Bóg wojny" — na pamiątkę zawieranych pokojów kazał sadzić drzewa przy drogach. W Wolnej i Niepodległej Polsce — między różnymi sprawami poruszono sprawę zadrzewienia dróg i wydano szereg rozporządzeń nakazujących zadrzewienie. Kazano sadzić, lecz bez dokładnych wskazówek i nie fachowcom. Po latach wojny o Niepodległość przyszedł okres organizowania państwa i pracy twórczej. Nie było jednak czasu i nie było komu opracować planu zadrzewienia według wymagań współczesności. Dopiero kilka lat bytu niepodległego pozwoliło zastanowić się głębiej nad sprawą zadrzewienia dróg i pierwsze odręczne rozporządzenia poprawić. Okazało się, iż sprawy zadrzewienia nie można załatwić szybko i zadrzewienie dróg prowadzone najczęściej w czasie „świąt wiosny" dotąd nie da pożądanych wyników.

Do dnia dzisiejszego nie mamy dokładnie opracowanego planu, według którego w powia-

tach i województwach powinne być zadrzewiane drogi.

Z licznych dość książek i artykułów wydanych, w których podano różne plany zadrzewienia, trudno jest wybrać najlepszy. Wobec tego cały szereg powiatów zadrzewiał i zadrzewia według planów swoich i bez fachowców - ogrodników.

Zadrzewienia takie wyglądają brzydko, gdyż drzewostan dobrano nie umiejętnie i niewłaściwy. Tak przedstawiająca się sprawa zadrzewienia dróg u nas zmusza mnie do poruszenia tego tematu na łamach „Drogowca".

Przy licznych już dzisiaj i ciągle powstających nowych drogach powinniśmy i musimy sadzić drzewa dlatego iż: 1) wyznaczają granice drogi i wykluczają błądzenie w czasie zim śnieżnych, 2) upiększają krajobraz, 3) chronią od wiatrów i skwarów podróżnych, 4) cieniując drogę— konserwują nawierzchnię, 5) **tworzą osłonę i poniekąd ochronę wojska przed atakami i wywiadem lotnictwa nieprzyjacielskiego**, 6) są cennym materiałem, po ewentualnym ścięciu poprawiając sytuację materialną Skarbu. Sadzić drzewa przy drogach trzeba, a każdy powiat chcący mieć drogi zadrzewione musi do pracy zabrać się energicznie i prowadzić ją planowo. Zadrzewienie bez planu nigdy nie da zadowolenia kierującym, a pieniądze przeznaczone na ten cel będą zmarnowane.

Sporzadzenie planu zadrzewienia należy powierzyć ogrodnikom specjalistom, którzy mają przygotowanie teoretyczne i praktyczne. Mając dobrze opracowany plan zadrzewienia dróg w powiecie, władze powiatowe powinny zaangażować do pracy technika - ogrodnika, który będzie hodować drzewka według planu, wysadzać je przy drogach, pielęgnować i uświadamiać szersze warstwy ludności. Trzeba w końcu skończyć z eksperymentami. Do dziś większość powiatów drzewka na drogi kopie w lasach państwowych. Rok rocznie wysadza się, wydaje się pieniądze, a dróg zadrzewionych jak nie było tak nie ma. Trzeba skończyć z tym i powołać ludzi odpowiednich na odpowiednie stanowiska. Rzesze młodych, pełnych zapału techników - ogrodników ze szkół ogrodniczych polskich szuka pracy w biurach, lub gdzieś indziej, a ważną sprawę zadrzewienia i upiększenia siedzib powierza się laikom. Drzewkami z lasów nigdy nie zadrzewimy dróg.

Prędzej zapas drzewek się wyczerpie, niż drogi niemi zadrzewimy. Rosły one zwarcie, w cieniu, na innej glebie, nie były narażone na silne mrozy, wiatry, słońce — wysadzone przy drogach czują się, jak wieśniacy pierwszy raz w Warszawie. Część ich ginie od słońca, część z powodu obcięcia połowy i skaleczenia korzeni nie przyzwyczajonych do przesadzania, część wyłamia ludzie na laski i bicze, a pozostała część — choć przyjęta — wygląda mizernie, szpeci drogę i wolno rośnie. Jedynym środkiem, skąd brać należy drzewka, powinny być własne powiatowe szkółki. Utrzymanie szkółek napewno nie będzie kosztować więcej, a da lepsze wyniki niż dotychczasowy sposób zadrzewiania bez rezultatów. Trudno sobie dzisiaj w Polsce wyobrazić powiatu bez ogrodnika, bo pracy dla niego jest cały ogrom. O technice sadzenia pomówimy innym razem.

Cz. Bednarczyk.

Z życia Oddziałów

Oddział na pow. Radziechów. 27.3.37 odbyło się organizacyjne zebranie nowo powstałego Oddziału. Wybrano władze Oddziału w osobach: prezes — Józef Kapera, vice-prezes — Piotr Kosikowski, sekretarz — Dymitr Wasyliszyn, skarbnik — Józef Tryt. Komisja Rewizyjna: Stefan Wróblewski, Władysław Zubiński i Wasyl Wasyliszyn.

Nowo powstałemu Oddziałowi życzymy owocnej pracy, zapewniając jednocześnie, że w swych zamierzeniach liczyć może zawsze na poparcie wszystkich zrzeszonych.

Oddział na pow. Wysokie Mazowieckie. W d. 25 kwietnia 1937 r. odbyło się zebranie Oddziału, w którym prócz 29 członków wzięli udział: Kierownik PZDr. p. Inż. Kunce, Kierownik kancelarii Wydziału Pow. w Wysokiem Maz. p. Kuligowski, instruktor obwodowy LOPP, drogomistrz p. Gawrychowski oraz Sekretarz Zarządu Głównego Związku — kol. Czesław Kunicki.

Na wniosek prezesa Oddziału kol. Grygasa członkowie postanowili stworzyć przy Oddziale kasę oszczędnościowo - pożyczkową, w skład Zarządu której weszli drogomistrz kol. Gawrychowski oraz koledzy: Stanisław Grygas, Romuald Ożarowski i Antoni Mizura, przy czym opiekę nad kasą przyjął łaskawie Kierownik PZDr. P. Inż. Antoni Kunce. Zarządzone wybory do Komisji Rewizyjnej dały następujący wynik: kol. kol. Antoni Rzędzian, Stefan Kulesza i Bolesław Wojtkowski.

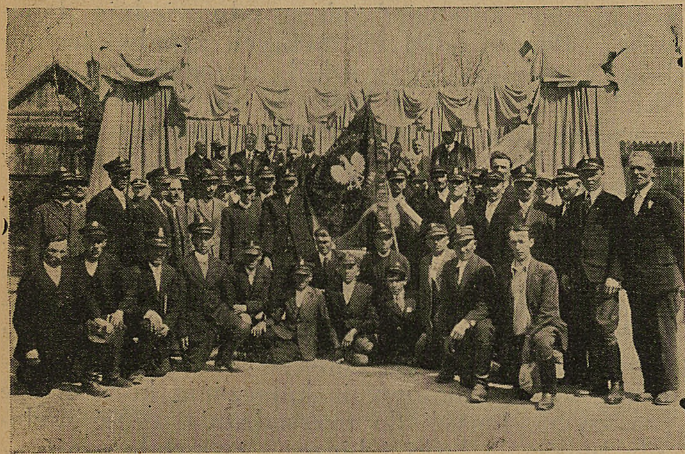
Z inicjatywy Kierownika PZDr. zebrani jednogłośnie uchwalili opłacać po 10 gr. miesięcznie na LOPP.

Na prośbę przedstawiciela Zarządu Głównego kol. Kunickiego, p. Inż. Kunce obiecał urządzać co miesiąc dla dróżników pogadanki i odczyty na tematy ogólne i zawodowe.

Oddział na pow. Biała Krakowska. Na walnym zebraniu członków w dniu 25.IV.37. pod przewodnictwem kol. technika Dońskiego do Zarządu Oddziału wybrani zostali kol. kol.: prezes Antoni Małysz, sekretarz — Stanisław Żurek, skarbnik — Józef Marosz oraz członkowie Zarzą-

du kol. kol. Ignacy Martyniak i Józef Nowak. Komisja rewizyjna kol. kol. Paweł Pluciak, Feliks Drawczak, Franciszek Klenka i zastępca Ludwik Filipiak.

Członkowie Oddziału tą drogą składają serdeczne podziękowanie Panu Staroście Dr. Albertiemu i P. Kierownikowi PZDr. Inż. Machniewiczowi za otrzymane w tym roku premie, jak również za zrównanie płac dróżników dróg samorządowych: St. Żurka, Jana Pudełka i Jana Marka z płacami dróżników dróg państwowych oraz podwyższenie poborów Pawła Pluciaka do zł. 109.— z tytułu 10-lecia.



Członkowie Oddziału Związku w Rochatynie z nowo ufundowanym sztandarem.

Oddział na pow. Rohatyn. W dniu 3 maja rb. odbyło się poświęcenie sztandaru Oddziału Związku. Uroczystość rozpoczęła się nabożeństwem w kościele parafialnym w Rohatynie. Ojcem chrzestnym był Starosta Powiatowy Dr. Gustaw Janecki oraz Pani Zyczyńska, żona sekretarza Wydziału Powiatowego. Po poświęceniu sztandaru proboszcz w serdecznych słowach wzywał do łączenia się pod nowym sztandarem, podnosząc przy tym ogromny wysiłek dróżników nad ufundowaniem sztandaru z własnych, skromnych oszczędności. Następnie odbyła się defilada, a po niej akademia na boisku Sokoła, po której nastąpiło wbijanie gwoździ. Po uroczystości odbył się wspólny obiad w sali kasyna urzędniczego, na którym obecni byli PP. Starosta Powiatowy Dr. Gustaw Janecki, Vice-Starosta Starzyński, wszyscy uczestnicy uroczystości oraz dróżnicy całego powiatu. Łącznie 50 osób. Przygotowaniem całej uroczystości, jak również zebraniem kwoty potrzebnej na sztandar zajął się referent oświatowy Oddziału Związku w Rohatynie, kierownik szkoły, P. Tadeusz Napiórkowski, który swą pełną samozaparcia, bezinteresowną pracą rozbudzania ducha społeczności wśród członków Oddziału Związku w Rohatynie zasługuje na najwyższe uznanie. Zarząd Główny tą drogą składa P. Tadeuszowi Napiórkowskiemu swoje serdeczne podziękowanie, nie wątpiąc, że wybitna praca Jego na niwie społecznej znajdzie niewątpliwie uznanie i nagrodę Władz Szkolnych, którym z racji swej pracy zawodowej p. Napiórkowski podlega.

Równocześnie Zarząd Główny składa serdeczne podziękowanie Panu Staroście Powiatowemu D-rowi Gustawowi Janeckiemu za życzliwy stosunek do Oddziału Związku w Rohatynie i pełne zrozumienie jego celów, jako placówki na tamtejszym terenie.

Oddział na pow. Kutno. Pod przewodnictwem prezesa Oddziału, kol. Jana Lewandowskiego odbyło się w dniu 2 maja 1937 r. okresowe zebranie członków Oddziału, na którym omawiane były aktualne sprawy związane z poprawą bytu pracowników drogowych.

Oddział na pow. Dębica. Pod przewodnictwem PZDr. p. Inż. Tacrajtera odbyło się w dn. 3.V.37 r. ogólne zebranie członków Oddziału, na którym p. Inż. Tacrajter wygłosił odczyt na temat drogowy, zachęcając zebranych do współpracy w Związku i obiecując swe poparcie zarówno w sprawach organizacyjnych jak i starań o poprawę warunków materialnych. Zebrani składają tą drogą podziękowanie Panu Staroście i Panu Inż. Tacrajterowi za wydane dróżnikom dróg samorządowych płaszcze i czapki. Przystąpienie swe do Związku zgłosili: Technik Wydziału Pow. p. Mieczysław Wolańczyk oraz PP. drogomistrze: Franciszek Jasiński, Tadeusz Mądro i Franciszek Lipa.



Kamień, dokumentujący miejsce ukończenia budowy 200. klm. powiatowej drogi bitej Żelechów-Kłoczew w powiecie Garwolińskim.

Oddział na pow. Sanok. W dniu 7.III.37 r. odbyło się walne zebranie członków Oddziału pod przewodnictwem kol. Stanisława Piwki, przy udziale 15 osób. Po odczytaniu sprawozdania za rok ubiegły i omówieniu spraw bieżących przystąpiono do wyboru nowego Zarządu Oddziału, w skład którego weszli: Prezes — Andrzej Leszczyński, vice-prezes — Jan Maksymowicz, sekretarz — Franciszek Kruczek, skarbnik — Szczepan Haduch. Komisja Rewizyjna — Paweł Kowatko, Antoni Pituch i Stanisław Piwko. Postanowiono częściej urządzać zebrania, by Oddział nabrał pewnej żywotności, przynosząc tym samym korzyść jego członkom. Równocześnie zgłosiło swe przystąpienie do Związku, dwóch nowych członków, a mianowicie kol. kol. Jan Maksymowicz i Franciszek Kruczek.

Pożegnanie

Dnia 31 maja 1937 r. w Poleskim Urzędzie Wojewódzkim odbyło się pożegnanie Pana Inżyniera Trylińskiego, Naczelnika Wydziału Komunikacyjno - Budowlanego, który w dniu tym zakończył chlubny okres 35 letniej pracy przechodząc w stan spoczynku.

Zebrani w umajonej zielenią i kwiatami sali, pracownicy Wydziału Komunikacyjno - Budowlanego oraz Kierownicy Powiatowych Zarządów Drogowych Województwa Poleskiego i przedstawiciele służby liniowej P. Z. Dr. w Brześciu n/Bugiem w serdecznych słowach żegnali swego zwierzchnika, podkreślając Jego zasługi w dziedzinie drogowej oraz życzliwy i serdeczny stosunek do podwładnych, wyrażając nadzieję, że stan spoczynku Pana Dyrektora Trylińskiego faktycznie będzie kontynuacją dalszej intensywnej pracy dla dobra sprawy.

Na specjalne podkreślenie zasługuje, że Pan Dyrektor Tryliński jest twórcą nawierzchni z kostki betonowej tak zw. „trylinek“, które znajdują coraz szersze zastosowanie ze względu na swą praktyczność.

Komunikat

W okresie od dnia 12 października 1936 r. do dnia 12 czerwca r. b. odbyły się 3 posiedzenia prezydium Komitetu, na których uchwalono i opracowano formę i technikę akcji uczczenia pamięci ś. p. inż. Stefana Siła-Nowickiego; omówiono wstępnie organizację stypendiów; przyjęto szkicowy projekt nagrobka i załatwiono sprawy bieżące.

W najbliższym czasie odbędzie się plenarne posiedzenie Komitetu, na którym zostanie rozpatrzony projekt fundacji stypendiów.

Na rozesłane 257 listów z wezwaniem do wzięcia udziału w akcji uczczenia pamięci ś. p. inż. Stefana Siła-Nowickiego — dotychczas zgłoszono 154 deklaracje na ogólną sumę 22.113 zł. 65 gr. Deklaracje wpływają w dalszym ciągu, a więc w krótkim czasie należy się spodziewać zgłoszenia pozostałych 103 odpowiedzi.

Składki są przekazywane bezpośrednio do P. K. O. na konto Komitetu Nr. 23825.

Stan rachunku P. K. O. już obecnie wykazuje kwotę 20.492 zł. 45 gr. Akcja zbiórki trwa. Z najdalszych zakątków Polski płyną składki do Komitetu. Od robotnika drogowego, dróżnika, technika i inżyniera do najwyższych kierowników — wszyscy są przepojeni dążeniem do stworzenia funduszu stypendialnego. Fundusz ten, będąc wyrazem czci dla pamięci ś. p. dyrektora Stefana Siła-Nowickiego — da możność zasłużonym pracownikom służby drogowej kształcić swych synów, aby ci, po ukończeniu studiów, stanęli w szeregach pracowników drogowych, gotowi służyć sprawie drogowej z największym poświęceniem.

Komitet Uczczenia Pamięci
ś. p. Inż. Stefana Siła-Nowickiego
Warszawa, Chałubińskiego 4.

Warszawa dnia 12 czerwca 1937 r.

PROTOKUŁ KOMISJI REWIZYJNEJ

Posiedzenia Centralnej Komisji Rewizyjnej Związku Zawodowego Pracowników Dróg Kołowych im. Marsz. J. Piłsudskiego, które odbyło się dnia 17 maja 1937 r. w siedzibie Związku w Warszawie, przy ul. Nowogrodzkiej 33 m. 4.

Obecni: Kol. Roman Dębiński z Siedlec, kol. Andrzej Majewski z Nowego Targu.

Ze strony Zarządu Głównego obecni: Kol. Ihnatowicz i Kunicki.

Wyżej wymienieni zbadali rachunkowość Zarządu Głównego. Stwierdzili, że prowadzona jest prawidłowo — jedynie nie kontr. — asygnowane są dowody rachunkowe przez władze t. j. Prezesa i Skarbnika oraz dziennik wydatków administracyjnych nie jest przesznurowany, opisany i opieczętowany, co C. K. R. zaleca Zarządowi Głównemu do uskutecznienia i przestrzegania. Należy również zaprowadzić książkę protokułów posiedzeń Centr. Komisji Rewizyjnej.

Wpływy z Oddziałów na 1.V b. r. wyniosły 7.973,05 zł.

Wydatki administracyjne 6.543,61 zł. w PKO. 557,56 zł.

u skarbnika 200,29 zł. do wyliczenia się.

Kancelaria Związku funkcjonuje sprawnie, czego dowodem jest że wysłano i otrzymano pism 392. — wyczekuje załatwienia 80, — w tym w znacznej części z władzami powiatowymi, które nie są skłonne do szybkich odpowiedzi. Pisma do załatwienia pozostały bez załatwienia od dnia 8 maja r. b. tylko kilka od czasu Zjazdu — i będą załatwione po decyzji Zarządu z dnia 16.V b. r.

C. K. R. proponuje ujednostajnienie przez Zarząd Główny rachunków w Oddziałach przez wysłanie do tychże — wzorów tak książek kasowych, jak i innych czynności — specjalny nacisk należałoby położyć na te Oddziały, w których prowadzone są Kasy Samopomocy — tu należałoby roztoczyć baczną opiekę tak co do regulaminów, jak i prowadzenia kasowości.

Na tym protokuł zakończono i podpisano.

(—) **Majewski Andrzej** (—) **R. Dębiński.**

PROTOKUŁ

posiedzenia Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracown. Dróg Kołowych R. P. im. Marszałka Józefa Piłsudskiego odbytego w Warszawie w dniu 16.V.37 r. o godz. 9-ej.

Obecni: Prezes — Artemiusz Ihnatowicz, Vice-prezes — Bohdan Ruszkowski, Sekretarz — Czesław Kunicki, Skarbnik — Edward Kowalski, Ref. kult. oświat. — Wacław Miłakowski, Członkowie Zarządu Gł.: Włodzimierz Peleński, Piotr Araszewski, Michał Stachura, Władysław Stolarski w zastępstwie członka Antoniego Cholewińskiego.

Ponadto w posiedzeniu wzięli udział: przewodniczący C. K. R. kol. Roman Dębiński z Siedlec oraz redaktor „Drogowca" p. Jan Maciejowski.

Protokułował kierownik biura Zarządu Głównego — p. Feliks Szultz.

Otwarcia posiedzenia dokonał prezes Zarządu Głównego kol. Ihnatowicz, proponując następujący porządek dzienny, zaakceptowany przez zebranych.

1. Odczytanie protokułu VIII Walnego Zjazdu Delegatów.

2. Omówienie sprawy wydawania „Drogowca" — redaktor p. J. Maciejowski. a) kierunek pisma, b) rozszerzenie zakresu jego na sprawy bieżące, c) drukarnia, d) numer jubileuszowy (specjalny) „Drogowca", e) ogłoszenia do „Drogowca".

3. Sprawozdanie z działalności za czas od 13.IV.37. do 16.V.1937 r.

4. Sprawozdanie kasowe za czas od 13.IV.1937 do 16.V.1937 r.

5. Powzięcie decyzyj wykonawczych w sprawach przekazanych do załatwienia Zarządowi Głównemu przez VIII Walny Zjazd Delegatów, odnośnie:

a) zdobycia dla dróżników w opracowanej ustawie samorządowej, jako minimum miesięcznego — uposażenia zasadniczego (bez dodatków) Zł. 100.— oraz dla techników ze średnim wykształceniem, jako minimum uposażenia miesięcznego — płacy według X stopnia służbowego pracowników państwowych.

b) wprowadzenia w życie „funduszu pośmiertnego".

c) przeprowadzenia badań w terenie, czy będzie możliwa organizacja Centralnej Grupy Ubezpieczeniowej w P. K. O.

d) złożenia przez 3 członków Zarządu Głównego memorjału Panu Prezesowi Rady Ministrów i Panu Ministrowi Komunikacji o rychłą poprawę sytuacji materjalnej pracowników drogowych, w myśl wytycznych, opracowanych przez Komisję Redakcyjną VIII Walnego Zjazdu Del. (Drogowiec Nr. 4—5 kwiecień—maj 1937 r.).

e) zgłoszenia przez Związek akcesu do Obozu Zjednoczenia Narodowego.

f) wypłacenia premii personelowi biura w wysokości ustalonej przez VIII Walny Zjazd Delegatów.

g) zwolnienia od opłaty składek członkowskich na czas od 1.IV. 1937 do 1.V. 1938 r. członka Związku — Michała Błoniarza z Oddziału Nowy Targ.

h) umorzenia zaległych składek Bolesławowi Lewickiemu.

i) wypłacenia zapomogi sierotom po ś. p. Wojciechu Myśliwcu z Jasła.

k) dostarczenia urny z ziemią z miejsca walk Marszałka sztafetą dróżników na Sowiniec.

l) wystąpienia do Ministerstwa Komunikacji o delegowanie na posiedzenia Zarządu Głównego swego przedstawiciela.

ł) spisania nadwyżki bilansowej wynikłej z nowego oszacowania inwentarza Związku.

m) wzmożenia propagandy, celem energiczniejszego tworzenia Oddziałów Związku w powiatach niezorganizowanych.

n) czynienia usilnych starań w Ministerstwie Komunikacji o uzyskanie bezpłatnych biletów kolejowych dla członków Zarządu Głównego, dla zmniejszenia kosztów przejazdów.

6. Protokularne przyjęcie członków Związku, którzy przystąpili po VIII Walnym Zjeździe Delegatów.

7. Omówienie spraw bieżących i dyspozycje na przyszłość dla kierownika biura Zarządu Głównego.

a) apel do Oddziałów o nadsyłanie do biura Zarządu danych o niedotrzymywanych przez Wydziały Powiatowe w punktach zawieranych umów — co posłuży do interwencji u odnośnych czynników.

b) ogłoszenie wzoru listu do Urzędów Wojewódzkich i Starostw, z którymi wystąpią Zarządy Oddziałów o podwyższenie ilości ryczałtów miesięcznych dla umysłowych pracowników drogowych.

c) druk deklaracyj członkowskich.

d) nowy nakład statutu.

e) zmiana lokalu biura Zarządu Głównego.

f) sprawa Min. Spraw Wewnętrznych.

g) Organizacja kursów dla drogomistrzów.

h) Przysposobienie Wojskowe Drogowców.

i) Sprawa umundurowania służby drogowej.

j) Sprawa Kołackiego.

8. Organizacja pracy biura Zarz. Głównego.

9. Wniosek kol. Peleńskiego o zwołanie zjazdu woj. do Lwowa.

10. Wolne wnioski.

Ad. punkt 1-szy porządku dziennego p. Kunicki odczytał protokuł Walnego Zjazdu Delegatów oraz protokuł posiedzenia członków Zarządu Głównego z dnia 12 kwietnia 1937 roku.

ad 2) punkt porządku dziennego — przewodniczący Kol. Ihnatowicz udzielił głosu p.

Janowi Maciejowskiemu, redaktorowi „Drogowca“. P. Maciejowski odmówił dotychczasowy charakter „Drogowca“, cele które spełniać winien. P. Maciejowski jest przeciwnikiem zamieszczania w „Drogowcu“ artykułów na temat fachowy, bo nie jest to celem „Drogowca“ i takie funkcje spełniają pisma fachowe. P. Maciejowski proponuje zmniejszenie w „Drogowcu“ działu z życia Oddziałów, uważając, że w tym dziale zamieszczane być winny tylko najniezbędniejsze i ważniejsze fakty, zachodzące w życiu Oddziałów. Omawia trudności współpracy swej, jako redaktora z drukarnią, która obecnie „Drogowca“ drukuje i stwierdza, że nie może wziąć za numer 4—5 (38—39) „Drogowca“ odpowiedzialności, gdyż drukarnia nie stanęła na wysokości zadania i normalną pracę redaktora utrudniała. Proponuje wydanie specjalnego „Drogowca“ w okazałej szacie zewnętrznej, któryby był reklamą Związku i zainteresował czynniki miarodajne sprawą pracowników drogowych w Polsce.

W dyskusji na temat wydawania „Drogowca“ zabrał głos Kol. Wł. Stolarski z Łęczycy, proponując prowadzenie w „Drogowcu“ 7-miu działów: 1) ideowo społecznego, 2) ogólno-propagandowy i społeczny, 3) sprawy fachowe, 4) komunikaty Zarządu Głównego, 5) wiadomości z Oddziałów, 6) wiadomości z życia gospodarczego i społecznego, 7) recenzje wydawnictw—zobowiązując się dostarczenia materjału do działów wymienionych pod 2 i 3 .Jest za wydaniem numeru specjalnego.

P. Miłakowski z Kowla jest przeciwnikiem zamieszczania artykułów o treści nazbyt fachowej,, gdyż jeśli będą na wysokim poziomie nic nie dadzą dróżnikom. Jest zwolennikiem zamieszczania w „Drogowcu“ przystępnych dla wszystkich ulepszeń i udogodnień w sprawach drogowych — np. próba wprowadzenia wózków do rowerów w woj. Tarnopolskim. Proponuje otworzenie łamów „Drogowca“ dla artykułów popularnych z zakresu spraw drogowych, pisanych przez członków Związku. Artykuły takie miałyby za zadanie uwypuklenie dodatnich i ujemnych stron wprowadzonych na drogach inowacyj. Proponuje zamieszczanie w „Drogowcu“ od czasu do czasu ciekawych zdjęć z prac na drogach. Obawia się, aby numer specjalny wydany kosztem tylko uzyskanych ogłoszeń nie wpłynął ujemnie na stronę estetyczną tego wydawnictwa.

Kol. Peleński prosi, aby nadsyłanie życzenia i wzmianki członków opisujące ich bolączki były przystępnie redagowane przez redaktora.

Kol. Ruszkowski zaznacza, że artykuły zamieszczane ostatnio w „Drogowcu“ nie zawsze są rozumiane przez dróżników i mało jest artykułów, któreby omawiały bolączki dróżników.

Prezes Kol. Ihnatowicz w odpowiedzi kol. Miłakowskiemu zaznacza, że aczkolwiek usilnym staraniem Zarządu powinno być utrzymanie na odpowiednim poziomie strony estetycznej — ale brak jest na to funduszów. Artykuły fachowe pisane być winny przystępnie. Na zamieszczanie zdjęć w „Drogowcu“ chwilowo Związek nie stać. Kol Ihnatowicz jest przeciwnikiem nazbyt częstego zamieszczania artykułów członków — mała objętość bowiem „Drogowca“ nie pozwala na zamieszczanie wszystkich nadsyłanych artykułów a zamieszczanie niektórych atrykułów z braku dajmy na to miejsca powodować będzie zadrażnienia członków - autorów z Zarządem Gł. Uważa, że numer specjalny dodatnio wpłynie na zainteresowanie czyników miarodajnych sprawą pracowników drogowych.

Kol. Dębiński z Siedlec uważa za konieczne zamieszczanie na łamach „Drogowca“ uwag i artykułów na temat opracowywanej ustawy samorządowej. Z kilku artykułów fachowych 3—4 może stać na poziomie wyższym, a reszta popularnie zredagowana. Uważa za wskazane zamieszczanie wiadomości o instytucjach i związkach pokrewnych Związkowi Prac. Drog Kol. Kol. Dębiński jest za wydaniem numeru specjalnego, uważając, że doskonale spełni on swoje zadani propagandowe. Podnosi konieczność przeprowadzania dokładnej korekty „Drogowca“ — która już w szeregu numerach bardzo szwankuje.

Wyjaśnień w tych sprawach udzielił Redaktor P. Maciejowski, zaznaczając, że aczkolwiek za korektę ostatniego numeru nie odpowiada, gdyż drukarnia poprawek nie wprowadziła — to jednak nie ma pisma, któreby nie miało, mimo szeregu korekt — błędów. Proponuje, aby Zarząd Główny porozumiał się z 2-ma członkami Związku mającymi wyjątkowe „zajęcie“ do pisania, którzyby dostarczali swe artykuły i współpracowali w ten sposób z redaktorem. W sprawie numeru specjalnego p. Maciejowski złożył projekt treści artykułów, które byłyby w numerze tym zamieszczone.

Proponuje powołanie do numeru specjalnego „Drogowca“ komisji redakcyjnej, złożonej z 2—3 członków Związku.

Kol. Araszewski z Garwolina proponuje zamieszczanie w „Drogowcu“ uprawnień socjalnych dróżników.

Kol. Kunicki reasumując dyskusję na temat „Drogowca“ wysunął:

1. zaakceptowanie kierunku „Drogowca“ według punktów zaproponowanych przez kol. kol. Dębińskiego i Stolarskiego.

2. rozszerzenie zakresu „Drogowca“ na sprawy bieżące z uwzględnieniem uwag kol. kol. Peleńskiego, Ruszkowskiego i Miłakowskiego,

3. wyłonienie Komisji Redakcyjnej do specjalnego numeru „Drogowca“ — a mianowicie powołać do komisji kol. kol.: Dębińskiego, Stolarskiego i Edwarda Kowalskiego.

na co zebrani przystali.

Zebrani postanowili druk następnego numeru „Drogowca“ powierzyć jeszcze drukarni „Kolumna“ z tym, że jeżeli utrudnienia przy drukowaniu powtórzą się, względnie nie uwzględniane będą przez drukarnię „Kolumna“ poprawki w korekcie dokonywanej przez redaktora, Zarząd Główny powierzy druk „Drogowca“ innej drukarni w/g ofert zebranych przez biuro Zarządu Głównego.

ad. p. 3. Sprawozdanie z działalności za czas od 13.IV.37 do 16.V.1937 r. złożył p. Kunicki:

Ilość otrzymanych listów — 77.
Ilość wysłanych listów — 114.
Stworzono Oddziały: Kozienice, Radom.

Wtrakcie organizacji: Opoczno, Lubawa, Dzisna, Jarosław, Jędrzejów.

Wysłano statuty kasy oszczędnościowo-pożyczkowej czynnym Oddziałom:

Nowogródek, Włoszczowa, Wysokie Mazowieckie, Radzymin, Białystok, Miechów, Postawy, Sanok, Kobryń, Dubno, Węgrów, Sokołów Podlaski, Kołomyja Krasnystaw, Przasnysz, Oszmiana, Grójec.

Radca prawny wydał w tym czasie opinie w sprawach następujących:

5.V.37. — Bęczkowskiego — dróżnika z pow. Warszawskiego.

18.IV. 37. — Zalewskiego stróża mostowego z powiatu Wysokie Mazowieckie.

27.IV 37. — Jana Chuchli — dróżniak z pow. Brzozów.

5.V. 37. — Józefa Rachwalskiego z powiatu Brzozów.

11.V. 37. — Seweryna Serowiska — dróżnika z pow. Ostrołęka.

5.V. 37. — Franciszka Jaskólskiego z powiatu Garwolin.

11.V.37. — Jana Gila, dróżnika z Oszmiany,

11.V. 37 — Władysława Augustyna z powiatu Kosów Poleski.

Stawał w Sądzie Rozjemczym w Warszawie. w sprawach:

27.IV. 37. — Michalaka — dróżnika z Siedlec.

Ad. p. 4. Sprawozdanie kasowe za czas od 13.IV. 1937 do 16.V.1937, złożył Edward Kowalski.

Ad. p. 5a. Tekst memorjału do władz opracuje kol kol. Kunicki, Ihnatowicz i Kowalski. Memoriał przesłany zostanie przez biuro Zarządu Głównego pozostałym członkom Zarządu Głównego, którzy uwagi swe prześlą do biura Zarządu Głównego, poczym uzgodniony memoriał złożony zostanie władzom. W związku z nadesłanym listem z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, zapytującym jaka była treść referatu o ustawie samorządowej podczas Walnego Zjazdu zebrani postanowili w odpowiedzi złożyć memoriał z postulatami, w sprawie minimum wynagrodzenia wysuniętymi przez VIII Walny Zjazd Delegatów.

Ad. 5b. zapoznano się z czynnościami przedsięwziętymi w sprawie „funduszu pośmiertnego“.

Ad. p. 5c. postanowiono przystąpić do przeprowadzenia badań po wprowadzeniu w życie „funduszu pośmiertnego“.

Ad. p. 5d. postanowiono wydelegować kol. kol. Ruszkowskiego, Ihnatowicza, Stachurę i Kowalskiego celem złożenia Panu Priemierowi memoriału z wytycznymi VIII Walnego Zjazdu z dodaniem uregulowania spraw rozjazdów pracowników umysłowych, dodatków samorządowych, oraz unormowania stosunków dozorców drogowych, a dla mechaników premie za uwałowanie każdego kilometra drogi.

Ad. p. 5e. załatwiono.

Ad. p. 5f. wykonać w miarę wpływów.

Ad. p. 5g. wykonać.

Ad. p. 5b. wykonać w myśl wniosku Komisji budżetowej VIII. W. Z. D.

Ad. p. 5i. powiadomić Oddział, aby wypłacał wdowie po 20 zł. z sum należnych Zarządowi Głównemu, i nadsyłał pokwitowanie Zarządowi Głównemu.

Ad. p. 5k. zebrani zapoznali się ze stanem sprawy.

Ad. p. 5l. zdecydowano wystosować ze strony Zarządu Głównego odpowiednie pismo do Pana Ministra Komunikacji.

Ad. p. 5ł. zalecono wykonanie.

Ad. p. 5m. zapoznano się ze stanem załatwianej sprawy.

Ad. p. 5n. postanowiono wystąpić osobiście i załatwić sprawę rowerów.

Ad. p. 6. protokuł podpisano.

Ad. p. 7. Postanowiono odnośnie p. „a“ wykonać całkowicie; Ad. p. „b“, zażądać nadesłania przez Oddziały danych i wystąpić z interwencją do Urzędów Wojewódzkich. Ad. p. „c“ zalecono wykonać. Ad p „d“, zalecono wykonanie, Ad. p. „e“,uskutecznić w miarę możności. Ad. p. „g“, zwrócić się do Min. Komunikacji i Min. Spraw Wewnętrznych o organizowanie w zimie przy Urzędach Wojewódzkich kursów dla dokształcenia nadzorców dróg i mostów Ad. p. „h“. Przysposobienie Wojskowe Drogowców — w trakcie załatwiania. Ad. p. „i“. sprawa umundurowania— trudności budżetowe nie pozwalają na wydanie mundurów — sprawa wydania mundurów aktualna będzie za rok. Chwilowo Min. Komunikacji poleciło wydać dróżnikom czapki — a mają być wydane drelichy, buty i kożuszki Ad. p. „j“, w sprawie Kołackiego — zwrócić się do Urzędu Wojewódzkiego, a następnie w razie niezałatwienia do Min. Kom. a jeśli i to skutku nie odniesie —do sądu o odszkodowanie.

Ad. p. 8. Omówiono sprawę organizacji pracy biura Zarządu Głównego, postanowiono przekazać tę sprawę prezydium Zarządu, upoważniając sekretarza Kol Kunickiego do przyjazdów do biura w sprawach związkowych 1—2 razy na miesiąc.

Zjazdy Wojewódzkie.

W dyskusji ustalono podział administracyjny terenu Rz. P. na 4 okręgi:

1-szy — Wileńskie, Białostockie, Poleskie, Nowogródzkie, z ośrodkiem w Wilnie.

2-gi — Warszawskie, Łódzkie, Poznańskie, Pomorskie, z ośrodkiem w Łodzi.

3-ci — Kieleckie, Lubelskie, Krakowskie, i Śląskie z ośrodkiem w Kielcach.

4-te — Wołyńske, Tarnopolskie, Stanisławowskie, Lwowskie z ośrodkiem we Lwowie.

Pieczę nad okregami poruczono. 1 — kol. Cz. Kunicki. 2 — kol. Kowalski, Ruszkowski i Cholewiński. 3 — kol. Ihnatowicz, Araszewski, Stachara. 4 — kol. Miłakowski, Peleński.

Ad. p. 9. W wolnych wnioskach kol. Stolarski proponował, aby Zarząd Główny występował do Wydziałów Pow. na podstawie otrzymanych od członków zgłoszeń, o przyznawanie im jednorazowych odpraw przy zwalnianiu z pracy w wypadkach, gdy czas pracy trwał nieprzerwanie conajmniej lat 10. Ponadto kol. Stolarski prosił o zwrócenie się do Ministerstwa, celem przyspieszenia załatwienia sprawy dla zwolnionych kol. kol. M. Estala, K. Ignasiaka i St. Cholewińskiego. Na wniosek kol. Stachury postanowiono wypłacić kierownikowi biura diety za dzień 16.V.37. oddany na usługi Zarządu. Na tym posiedzenie zostało o godz. 20-tej przez Prezesa, kol. Ihnatowcza zamknięte.

E. Kowalski	**Cz. Kunicki**	**W. Miłakowski**
B. Ruszkowski	**M. Stachura**	**A. Ihnatowicz**
W. Peleński	**P. Araszewski**	**Wł. Stolarski.**

Z Zagranicy

ANGLIA

Ubiegły miesiąc maj miał specjalnie znaczenie dla wszystkich ludów Imperium Brytyjskiego (Anglia).

W Londynie odbyła się uroczysta koronacja Króla Jerzego VI. Uroczystościom przypatrywały się niezliczone rzesze mieszkańców Londynu. Dziesiątki tysięcy ludzi nocowało na ulicach, aby z rana można było zobaczyć wspaniałe uroczystości koronacyjne. Jak donosi prasa tłum zachowywał się niezwykle karnie i zdyscyplinowanie, jakkolwiek entuzjazm panował szalony. Orszak wyglądał w/g głosów prasy jak „Bajka z tysiąca i jednej nocy". Wspaniałe kąpiące od złota i drogich kamieni stroje różnych wschodnich Władców, błyszczące uniformy dyplomacji, czerń fraków, złote i srebrne stroje duchowieństwa szkarłaty tog sędziowskich i t. p.

Oficjalny delegat Polski Minister Józef Beck wystąpił w mundurze pułkownika artylerii konnej z wielką wstęgą Polonia Restituta. Porządku pilnowało 25.000 policjantów. Specjalnie uroczysty charakter koronacji Króla Jerzego VI miał na celu wykazać światu potęgę i jedność Imperium Brytyjskiego, a jednocześnie podkreślić wyraźnie szacunek i przywiązanie do osoby Króla— symbolu jedności.

ROSJA.

Cała Europa żyje pod wrażeniem ostatnich wydarzeń w Rosji Sowieckiej. Masowe egzekucje i skazanie na śmierć 8 generałów na czele z marszałkiem Tuchaczewskim (b. wodzem z roku 1920 przeciwko Polsce) wskazuje wyraźnie na ferment i wrzenie w Sowietach. Nie zależnie od rozstrzelania Tuchaczewskiego, któremu zarzuca się szpiegostwo i współdziałanie z Niemcami i Japonią, na porządku dziennym są masowe wyroki śmierci na przeróżnych dygnitarzy. W więzieniu czeka na wyrok Szef G. P. U. Jagoda.

Słusznie pisze prasa angielska, że albo straceni dygnitarze byli istotnie szpiegami, co wskazywałoby na zupełny rozkład wewnętrzny tego olbrzymiego Państwa, albo wyrok jest poprostu rozgrywką między Stalinem a jednymi z najzdolniejszych oficerów armii rosyjskiej, patrzących krytycznie na działalność Stalina, w tym ostatnim wypadku potwierdza się zdanie na upadek i zanik wszelkich pojęć ludzkich i ohydę życia państwowego w Sowietach.

NIEMCY.

Niemcy w ostatnich czasach wykazują dużą ruchliwość polityczną poprzez szereg wizyt dyplomatycznych. Jednocześnie Niemcy są poważnie zaangażowane w wojnie domowej w Hiszpanii.

HISZPANIA.

W Hiszpanii w katastrofie lotniczej zginął jeden z najzdolniejszych oficerów generała Franco (dowódca wojsk powstańczych) gen. Molo. Bitwa pod Madrytem (stolica Hiszpanii) rozwija się ze zmiennym szczęściem. Narazie uchodzi niemal za rzecz pewną, że powstańcy nie zajmą Madrytu, który przez wojska rządowe został zamieniony w potężną twierdzę. Specjalne naloty eskadr samolotów powstańczych (generała Franco) spotykają się ze skutecznym ogniem artylerii przeciwlotniczej i samolotów myśliwskich wojsk rządowych.

W ostatnich tygodniach powstańcy przerzucili większość swych wojsk na drogi Bilbao stolicy kraju Basków (jedna z prowincji Hiszpanii). Zdaje się, że miasto ataku nie wytrzyma i lada godzina padnie. Jeżeli chodzi o ostatnie wiadomości to powstańcy są już na przedmieściach Bilbao, wskazywałoby to na poważną klęskę wojsk rządowych, prorokować jednak o wyniku wojny dziś zawcześnie; zawcześnie tymbardziej, że działają tutaj siły, a więc pieniądze, ludzie i wszelki sprzęt wojenny z jednej strony t. j. po stronie powstańców Niemcy i Włochy, a po stronie wojsk rządowych Rosja i brygady ochotników międzynarodowych.

FRANCJA.

Rząd Premiera Bluma ma szereg trudności w związku z ciężką sytuacją gospodarczą swego kraju. Według głosów prasy Izby Parlamentarne będą się dopominać dodatkowych wyjaśnień co do zużytkowania 10 miliardowego funduszu na giełdową obronę kursu franka. Rząd premiera Bluma zapewnia, że nie przeprowadzi nowej dewaluacji (zniżki) franka, jakkolwiek trudności finansowe piętrzą się przed Francją z dnia na dzień. Rząd ma zamiar podnieść podatki dochodowe, oraz ściągać je w szybszy i energiczniejszy sposób.

Poza tym Rząd będzie dążył do ścisłej kontroli nad bankami i towarzystwami asekuracyjnymi. W głosowaniu Rząd premiera Bluma (tak zwany front ludowy) uzyskał większość. Poparli go komuniści w ilości 72 posłów.

Z Kraju

Najważniejszym wydarzeniem ostatniej doby, niewątpliwie była wizyta Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej prof. Ignacego Mościckiego w Bukareszcie.

Stolica Rumunii przygotowała się godnie i z niesłychanym przepychem do powitania dostojnego gościa. Na dworcu w Bukareszcie oddała honory bateria 1 pułku gwardii. Na przywitanie przybył król Rumuński Karol w towarzystwie następcy tronu wojewody Michała.

W stylowej karecie zaprzężonej w 6 siwych koni w towarzystwie Króla Karola odjechał Pan Prezydent Mościcki do pałacu, eskortowany przez pułk konnej gwardii królewskiej.

Po południu Pan Prezydent odebrał wspaniałą defiladę wojskową. Defilada, jak to podają zgodnie głosy prasy wykazała znakomitą postawę wojsk rumuńskich. Cała prasa podkreśla olbrzymie wprost postępy armii rumuńskiej. W defiladzie brały udział liczne wojska zmotoryzowane i szereg eskadr ciężkich samolotów (bombardowców).

W dniu 8 czerwca na stadionie Króla Karola odbyły się wspaniałe ćwiczenia organizacji młodzieży rumuńskiej. W dniu 25 czerwca będzie rewizytował Pana Prezydenta Król Karol. Przygotowania na to przyjęcie już są w toku, Król Karol zamieszka w pałacu w Łazienkach.

LISKÓW.

W roku 1900 Lisków był jedną z wsi nieróżniącą się od szeregu innych w b. gubernii kaliskiej. Parafia liskowska liczyła 6.000 dusz z czego 90% stanowili analfabeci. O bibliotece i czytelni naturalnie nie było mowy. Dziś Lisków jest „wzorową wsią polską“ i służy za przykład całemu społeczeństwu, świadcząc o tężyźnie narodowej. Ta wzorowa wieś zawdzięcza swą „pozycję“ dzięki proboszczowi prałatowi Blizińskiemu, którego nazwisko jest na ustach wszystkich Polaków. Dziś Lisków, zwykła wieś, dzięki pracy jednostki posiada Dom Ludowy, Kasę Drobnego kredytu, straż ogniową, mleczarnię, spółdzielnię, kąpiele ludowe, seminarium nauczycielskie, kursy praktyczne zawodowe dla dziewcząt, cegielnię, bekoniarnię i sierociniec, w którym było 282 dzieci.

Nezależnie od tego jest stacja opieki nad Matką i Dzieckiem, Kropla Mleka i przytułek dla starców i sierot. Dziś Lisków jako wzorową wieś będzie zwiedzało dziesiątki tysięcy wycieczkowiczów. W ogólnych czasach apatii, zniechęcenia i bierności, niechaj zabrzmi hasło wiary we własne siły, moc, tężyznę narodową. Kultura wsi będzie na wystawie zobrazowana w dziale szkolnym i etnograficznym, obejmującym środowiska łowickie, sieradzkie, śląskie i kurpiowskie.

Udział w wystawie biorą także organizacje takie, jak P. C. K., LOPP, PUWF. i t. p. Jeszcze raz na tym miejscu podkreślamy niesłychane znaczenie propagandowe powyższej wystawy, która jak widać z tego pobieżnego szkicu nietylko daje możność zapoznania się bliższego ze „wzorową wsią“ jaką jest Lisków, ale także, o takich okolicach jak łowickie, sieradzkie, śląskie i kurpiowskie.

ZE SPORTU.

W przedostatnim dniu międzynarodowych zawodów konnych w Łazienkach odbył się najtrudniejszy konkurs o Nagrodę Polski (Puhar Narodów) im. Prezydenta Rzeczypospolitej. Stanęły trzy zespoły o ten b. trudny bieg: Rumuni, Łotysze i Polacy.

Po emocjonującej rozgrywce pierwsze miejsce zajęła ekipa rumuńska.

PRZEDPŁATA roczna — 3,50 zł., kwartalna — 90 gr., miesięczna — 30 gr.
Członkowie Związku otrzymują „Drogowca“ bezpłatnie.
OGŁOSZENIA: Okładki: IV str. 300 zł. II i III — 250 zł., za tekstem str. 200 zł.
Ogłoszenia artykułowe i w tekście 25% drożej.

Wydawca: Zarz. Gł. Zw. Zaw. Prac. Dróg Kol. R.P. Im. Marsz. J. Piłsudskiego
Redakcja i Administracja: Warszawa I, ul. Nowogrodzka 33 m. 4 tel. 7.22-32
Redaktor Naczelny i odpowiedzialny Jan Maciejowski

Zakłady Drukarskie „Kolumna“, Warszawa, Nowy-Świat 39 tel. 2-78-52